

Der Rhein:

Ein gewaltiger Anreger und Helfer

von Gerh. Steinhauer

Der Rhein ist seit dem Wiener Kongreß so etwas wie ein vorweggenommenes Vereintes Europa. Hier gibt es keine Paßgrenzen, keine Schiffsabgaben, jede Flagge hat freie Fahrt, kein Uferstaat kann in das Leben des Stromes eingreifen, ohne sich der Zustimmung der anderen zu versichern. Aber auch der internationalisierte Strom bleibt ein Element der Landschaft, die sich in ihm spiegelt. Der Niederrhein, mit einer Uferlänge von insgesamt 135 km dem Ruhrkohlenbezirk zugeordnet, wird vom westlichen Teil des Reviers geprägt und prägt ihn.

Das tut er eigentlich intensiver als der Fluß, von dem das Ruhrgebiet den Namen hat. Die Ruhr ist heute vor allem Trinkwasserspender und Element der Erholungslandschaft. Mit einer erheblichen Wasserabgabe erfüllt auch der Niederrhein nebenher eine wichtige Versorgungsaufgabe. Vor allem aber ist er Schifffahrtsstraße, mächtiger Lastenträger. Mit 80 Millionen Tonnen ist der Niederrhein am Jahresumschlag der westdeutschen Binnenschifffahrt zu fast einem Drittel beteiligt.

Seewind und Weltweite

Allein im Duisburger Raum werden mehr Güter umgeschlagen als im Hamburger Hafen. Mit der Ausweitung der industriellen Produktion vergrößern sich ständig die Transportleistungen auf dem Rhein. Der Industriehafen Schwelgern z. B. gilt mit einem Jahresumschlag von über 12 Millionen Tonnen heute schon als einer der größten Privathäfen der Welt; er soll für eine Leistung von 25 Millionen Tonnen ausgebaut werden. In den rheinischen Häfen des Revierbereichs wurden 1961 folgende Gütermengen umgeschlagen: Ruhrort 15,9 Millionen Tonnen, Duisburg (Schwelgern bis Huckingen) 16,3 Millionen Tonnen, Walsum 5,4 Millionen Tonnen, Rheinhausen 3,2 Millionen Tonnen, Homberg-Essen 2,4 Millionen Tonnen, Orsoy 1,4 Millionen Tonnen und Rheinberg-Ossen je 1,4 Millionen Tonnen, Wesel 0,9 Millionen Tonnen. Der Durchgangsverkehr bei Emmerich steigerte sich von 49,7 Millionen Tonnen im Jahre 1955 auf 68,4 Millionen Tonnen im Jahre 1961.

Quelle oder Ziel im Ruhrgebiet: Erze für die Eisenhütten, Grubenholz für die Zechen, Baustoffe für den riesigen Baubedarf des Reviers. Güter, die es produziert und in alle Welt verschickt: Kohle, Kunstdünger, Stahl, Industrieausrüstungen. Die hochbrüstigen Küstenmotorschiffe, denen man auf dem Niederrhein immer häufiger begegnet, bringen so etwas wie Seewind und Weltweite mit.

Geballte Ladung

Neben den gemächlichen Schleppzügen nehmen sich die modernen Schubzüge wie geballte Ladungen im wahren Sinne des Wortes aus: Hier werden auf Einheiten von 180 m Gesamtlänge und 22 m Breite Frachtmengen befördert, für die der traditionelle Schleppzug bis zu 1,5 km Strom in Anspruch nimmt. Die bessere Manövrierfähigkeit der kompakten Schubzüge führte bereits zu einer Verminderung der Havarien. 1959 wurden in den Bereichen Emmerich, Ruhrort und Wesseling 420 Schiffsunfälle registriert, 1961 waren es bei erhöhtem Schiffsverkehr nur noch 329. Mit dem Übergang zum Schub wird auch die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt verbessert. Da die Schubschiffe nicht unterteilt sind, lassen sie sich zügiger beladen und löschen; es ergibt sich beim Umschlag eine Mehrleistung von 30 bis 40 v. H. Weil nur das Schubboot bemannt ist, werden im Vergleich zum Schleppzug 10 bis 12 Mann Besatzung gespart.

Der Rhein-Lippe-Hafen

Die Häfen allein wären außerstande, den Verkehr zu bewältigen. Im Duisburger Raum übernimmt eine 15 km lange Reedestrecke im Rheinstrom die Funktion einer Pufferzone. Hier gehen die Schiffszüge vor Anker, um in ihre Einzelglieder aufgelöst und von Bugsierschiffen an den Kai gebracht zu werden.

An der Mündung des Lippeseitenkanals in den Rhein hat sich mit dem Hafenausbau ein neuer Sammelpunkt für Schiffsverkehr gebildet, der im nördlichen Ruhrgebiet Quelle und Ziel hat. Vorerst wird er von der Großraffinerie im Kreis Dinslaken frequentiert. Die Pläne gehen weiter. Bei der TH Karlsruhe wurden Modellversuche durchgeführt, um die günstigsten wasserbaulichen Bedingungen für die Fortsetzung des Hafenbeckens in Richtung Wesel unter Einbeziehung der Lippemündung zu erkunden.

Dem Hochwasserschutz am Niederrhein hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg immer besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Sie ist jetzt dabei, mit einem 11 km langen neuen Deich gegenüber Emmerich die letzte Lücke zu schließen. Im Zuge dieses Projektes müssen 15 Gehöfte umgesiedelt werden. Die Gesamtkosten sind mit 45 Millionen DM veranschlagt.

Bauelement der Landschaft

Der Rhein ist ein gewaltiger Anreger und Helfer des gewerblichen Lebens. Darum drängen Fabriken mit großem Rohstoffbedarf an seine Ufer. Die Hüttenwerke geben dem Strom in Duisburg und Rheinhausen das Gepräge.

Der Rhein ist aber nicht nur eine Wirtschaftsmacht, er ist auch ein Bauelement der Landschaft. Ideelles steht hier oft gegen Materielles, und es würde dem vordergründigen Zweckdenken hoffnungslos unterliegen, gäbe es nicht Menschen und Institutionen, die es sich zur Herzenssache machen, sich der Stromlandschaft anzunehmen. Zu ihnen zählt auch der frühere Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg, Hans-Martin Kniess, der nach seiner Pensionierung nun als Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Gelegenheit findet, die vom Siedlungsverband gemeinsam mit den Anliegergemeinden betriebenen Bemühungen um die Wiederbegrünung und Erschließung der Rheinuferlandschaft zu unterstützen.